

HONDA
The Power of Dreams



CBR
600RR



NÉE POUR COURIR, ÉLEVÉE POUR GAGNER.

C'est en 2003 que la Honda CBR600RR est entrée dans l'arène du Championnat du Monde de Supersport et d'un coup, la donne a changé. Une décennie durant, elle en a été le fer de lance en remportant 7 titres de Champion et 9 titres Constructeur.

Les enseignements tirés de la piste, nous les appliquons à nos motos de série et le millésime 2013 ne fait pas exception à la règle. Ainsi, la nouvelle CBR600RR bénéficie d'une fourche Showa « Big Piston » et de jantes à 12 branches similaires à celles de la Fireblade du 20ème anniversaire, mais aussi d'importantes améliorations aérodynamiques.

La cartographie d'injection redéfinie et les nouveaux conduits d'admission d'air améliorent la réponse des gaz à tous les régimes, jusqu'en zone rouge. Ainsi, que vous soyez pilote chevronné, inconditionnel des journées de roulage sur circuit ou nouveau venu dans la catégorie, sa précision de conduite diabolique, ses trajectoires au cordeau et sa puissance considérable à tous les régimes feront au guidon toute la différence.



2003

À 21 ans à peine (et alors qu'il reste encore une manche à courir), Chris Vermeulen décroche son premier titre de Champion du Monde de Supersport au guidon de la nouvelle CBR600RR, une machine truffée de technologies MotoGP exploitées par le team HRC.





2004

Dès l'avant-dernière course de la saison, Karl Muggeridge remporte son 4ème titre de Champion du Monde de Supersport, cette fois sur la CBR600RR, en signant sept victoires et huit poles.

UNE TOTALE MAÎTRISE.

Améliorer le comportement déjà proverbial de la CBR600RR n'a pas été une mince affaire... La nouvelle fourche type compétition Showa à gros pistons crée une pression interne inférieure à celles des fourches conventionnelles à cartouches, grâce à la grande surface de pression des pistons. Résultat ? Un travail plus progressif et une remarquable stabilité lors des freinages très appuyés, une tenue de route irréprochable et une formidable sensation d'adhérence du pneu avant, doublés d'une souplesse et d'un confort de suspension appréciables en usage normal. En écho à cette nouvelle fourche, l'amortisseur arrière a été revu afin d'améliorer la motricité et le feeling, tandis que les jantes en fonte d'aluminium à 12 branches dérivées de la Fireblade améliorent encore le retour d'informations au pilote.

À l'avant, deux étriers radiaux à quatre pistons pincement des disques de 310 mm, pour offrir une puissance de freinage étonnante et une grande précision au levier. Spécifique aux Supersports, le système antiblocage à contrôle électronique eC-ABS renforce encore la sécurité sans altérer les performances ni la maîtrise de la machine.





Sébastien
Charpentier

2005 & 2006

En Supersport, la CBR600RR continue de dominer la scène des moyennes cylindrées, cornaquée par Sébastien Charpentier qui signe un doublé inédit chez les pilotes français en devenant Champion du Monde en 2005 et 2006.



UNE PUISSANCE BRUTE MAIS PARFAITEMENT DOMPTÉE.

Si le quatre cylindres de 599 cm³ à refroidissement liquide pousse incroyablement jusqu'à 13 500 tr/min (limite de la zone rouge), il sait aussi faire preuve de souplesse en offrant un couple élevé à mi-régime. La double injection électronique séquentielle (PGM-DSFI) a été reprogrammée afin d'aviver encore la réponse des gaz et le ressenti à la poignée. Pour sa part, le système de valve d'air à l'admission IACV (Intake Air Control Valve, associé au papillon) opère désormais sur toute la plage de régimes, où il améliore considérablement le dosage des gaz. Exactement comme si la main droite était en prise directe avec le moteur...

Et si la CBR600RR semble rapide, c'est parce qu'elle l'est ! Son habillage aérodynamique et superbement épuré, emprunté aux machines de MotoGP, réduit la résistance à l'air tout en améliorant la stabilité et la protection au vent.



2007 & 2010

Kenan Sofuoglu survole la saison 2007 du Championnat du Monde de Supersport en enlevant cinq des huit premières épreuves au guidon de la CBR600RR. En 2010, il est à nouveau sacré Champion en terminant toutes les manches de la saison sur le podium.







2008

Honda gagne un nouveau titre Supersport avec la CBR600RR, pilotée cette fois par Andrew Pitt qui s'impose d'emblée en remportant trois des six premières courses. C'est finalement à Magny-cours, lors de l'avant-dernière manche, qu'il s'adjuge le titre de Champion du Monde de Supersport 2008, Honda obtenant pour sa part le titre des constructeurs avec plus d'une centaine de points d'avance.

VIVRE POUR CET INSTANT.

Impossible pour la nouvelle CBR600RR de renier sa parenté avec la Honda RC213V : le carénage agressif, la double optique de phare en ligne, la coque arrière minimaliste et le silencieux, remonté du centre sur le flanc... tout en elle trahit l'hérédité de la moto d'usine.

Mais c'est par ses réactions que la CBR600RR se démarque vraiment. Lorsque les gaz répondent instantanément aux sollicitations et que la note rauque du moteur s'accorde exactement à l'humeur du moment. Lorsque tous les sons du monde ne sont plus qu'un murmure glissant sur le vent. Quand la machine et le pilote sont à l'unisson... Vivre pour cet instant.

COLORIS

De gauche à droite : **Repsol Vibrant Orange** et **Graphite Black**.



Ross White Tricolour n'est pas importée en Belgique et au GD du Luxembourg.

DÉTAILS

Fourche BPF « Big Piston »

La fourche inversée Showa à tubes de $\varnothing 41$ mm et gros pistons assure un confort remarquable sur route en même temps qu'un contact étroit entre le pneu avant et le sol, lors des phases de pilotage extrême sur piste. En créant une surface de pression supérieure grâce à leur diamètre plus important, ces pistons réduisent la pression interne – ce qui, à son tour, favorise la finesse et la réaction de l'amortissement. Comparativement à une fourche classique à cartouches, le travail est plus progressif en début de compression, en particulier au freinage, et le pilote perçoit mieux les réactions de la machine.



Freinage ABS électronique

Le freinage antiblocage ABS à contrôle électronique (eC-ABS) passe par une centrale électronique qui détecte le déclenchement des freins, analyse les conditions d'adhérence et transmet aussitôt ses instructions au modulateur placé dans chacune des roues. Ceux-ci appliquent alors une pression hydraulique adéquate sur les étriers des freins avant et arrière, pour fournir une puissance de freinage optimale.



ACCESSOIRES

Pour rendre votre machine encore plus séduisante et la personnaliser en fonction de vos goûts et de vos besoins, Honda vous propose une séduisante sélection d'accessoires. Conçus et fabriqués pour s'adapter parfaitement à votre moto, ils s'harmonisent à ses lignes et ajoutent à ses fonctionnalités. Vous n'accepteriez pas les demi-mesures pour votre moto, n'est-ce pas ? Alors, pourquoi en serait-il autrement pour vos accessoires ?...

- ❶ **Dosseret de selle passager**
- ❷ **Lèche-rooue en carbone**
- ❸ **Garde-boue avant en carbone**
- ❹ **Kit décoration de roues**

Plus d'informations sur la gamme complète des accessoires Honda auprès de votre concessionnaire

Cette couleur n'est pas importée en Belgique et au GD du Luxembourg.



CARACTÉRISTIQUES

Moteur : 4 cylindres en ligne, 4 temps, double ACT et 16 soupapes, refroidi par eau

Cylindrée : 599 cm³

Alésage x Course : 67 x 42,5 mm

Rapport volumétrique : 12,2 à 1

Puissance maxi : 88 kW (120ch) à 13 500 tr/min

Couple maxi : 66 Nm à 11 250 tr/min

Alimentation : Injection électronique PGM-DSFI

Allumage : Digital transistorisé avec avance électronique

Démarrage : Électrique

Embrayage : Multidisque en bain d'huile avec ressorts hélicoïdaux

Entraînement : Mécanique par câble

Boîte : 6 rapports

Transmission finale : Chaîne à joints toriques, pas de 525

Longueur x largeur x hauteur : 2 029 x 684 x 1 115 mm

Empattement : 1 373 mm

Hauteur de selle : 823 mm

Garde au sol : 137 mm

Réservoir d'essence : 18,1 litres

Consommation : 5 l/100 km (WMTC)

Suspension avant : Fourche inversée Showa « Big Piston » ø 41 mm entièrement réglable, débattement 120 mm

Suspension arrière : Mono-amortisseur Unit Pro-Link à gaz et réservoir séparé, ressort réglable en précontrainte, en compression et en détente, débattement 130 mm

Jante avant : En aluminium coulé à 12 branches et section creuse

Jante arrière : En aluminium coulé à 12 branches et section creuse

Pneu avant : 120/70 ZR17M/C (58W)

Pneu arrière : 180/55 ZR17M/C (58W)

Frein avant : Double disque hydraulique flottant ø 310 x 4,5 mm avec étriers radiaux 4 pistons et plaquettes métal fritté

Frein arrière : Simple disque hydraulique ø 220 x 5 mm avec étrier simple piston et plaquettes métal fritté

Cadre : Double poutre en aluminium moulé, type Diamant

Angle de chasse : 23° 45'

Chasse : 96,3 mm

Poids tous pleins faits : 196 kg

Pour découvrir la CBR600RR sous un jour totalement nouveau, scannez le code ou consultez le site hondamc2013.com

Toutes ces caractéristiques sont indicatives et susceptibles d'évoluer sans préavis.
Les données techniques fournies correspondent au modèle général (ED).
Votre concessionnaire vous renseignera sur les caractéristiques du modèle conforme à la législation nationale.

Les caractéristiques techniques présentées étant susceptibles d'évoluer, Honda Belgium SA se réserve le droit de modifier le catalogue à tout moment et sans préavis. Bien que tous les efforts soient faits pour éditer les informations les plus actualisées possibles et respecter au mieux la justesse des informations mentionnées, les catalogues et brochures sont parfois imprimés plusieurs mois avant la commercialisation des produits. Il peut arriver qu'ils ne prennent pas en compte certains changements de caractéristiques ou certaines difficultés passagères d'approvisionnement. Les clients sont donc invités à discuter des caractéristiques avec leur concessionnaire, surtout si leur choix dépend d'un détail en particulier. Il est important de noter que les chiffres de consommation indiqués dans ce catalogue ont été obtenus par Honda selon les normes WMTC. Ces tests ont été menés sur un réseau routier normal avec une moto d'origine et un pilote, sans équipements optionnels. La consommation instantanée peut varier selon le type de pilotage, l'entretien du véhicule, la pression des pneumatiques, l'installation éventuelle d'accessoires, le poids du pilote et de son passager et de nombreux autres facteurs.

ROULEZ PRUDEMMENT Lire intégralement le manuel d'utilisateur. Apprendre à connaître son véhicule et ses possibilités. Rester toujours concentré et très attentif au comportement des autres usagers pour pouvoir être prêt à freiner en permanence, y compris en urgence. Porter toujours des vêtements techniques appropriés, blouson, gants, casque... et ne jamais rouler après avoir consommé des boissons alcoolisées. La prudence et la courtoisie sont les qualités indispensables d'un bon conducteur.



Honda Belgium SA

Z3 Doornveld 180-184 – 1731 Zellik – Belgique

www.honda.be

Ne me jetez pas. Donnez moi à un de vos amis ou recyclez moi!



La fibre de bois utilisée pour la fabrication de ce papier est issue de forêts replantées et exploitées dans le cadre du développement durable. Le papier utilisé dans ce document fait appel à de la fibre traitée sans chlore (Elemental Chlorine Free)

